

川越市総合交通計画 骨子（案）

令和8年2月

川越市

都市計画部 交通政策課

川越市総合交通計画骨子（案）目次

第1章 川越市総合交通計画について

- 1 計画策定の目的と位置づけ..... 1
- 2 計画の枠組み..... 2

第2章 交通を取り巻く現状と課題

- 1 国の法改正、関連計画の策定・改定..... 4
- 2 市の上位・関連計画、川越市都市・地域総合交通戦略の統括..... 5
- 3 人口減少と高齢化の進行..... 6
- 4 労働人口の減少に伴う担い手不足..... 7
- 5 土地利用..... 8
- 6 交通基盤..... 9
- 7 公共交通の現状..... 11
- 8 移動実態・移動需要..... 18
- 9 高齢世帯の増加と運転免許の返納数..... 19
- 10 観光客の増加と中心市街地における人と車の錯綜..... 20
- 11 公共交通の維持に向けた適切な負担のあり方..... 21
- 12 課題の整理..... 22

第3章 将来都市像

- 1 将来都市像..... 23
- 2 目指すべき都市と交通のあり方..... 23
- 3 基本目標・基本方針..... 24

第4章 実施施策..... 25

第5章 評価方法・進行管理..... 25

第6章 資料集..... 25

第1章 川越市総合交通計画について

1 計画策定の目的と位置づけ

(1) 計画の目的

- 川越市総合交通計画は、人口減少・超高齢社会に対応し、持続可能な地域公共交通を実現するため、従来の公共交通だけでなく、地域における多様な輸送資源を活用し、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにする地域公共交通のマスタープランとして作成します。
- なお、2026年度に川越市都市・地域総合交通戦略の目標年次を迎えることから、新たに策定する川越市総合交通計画に都市・地域総合交通戦略の要素を含める形にすることで、各地域における多様な交通サービスについて、道路整備等のまちづくりとも連動した検討を行い、地域の実情に即した望ましい交通のあり方や将来都市像を示し、総合的な交通施策の推進を図ることとします。

地域公共交通計画

- 地域の公共交通の活性化及び再生の推進
- 2020年11月「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正法が施行
- 地域公共交通計画の活性化及び再生を推進する計画（地域公共交通計画）の策定が努力義務化

都市・地域総合交通戦略

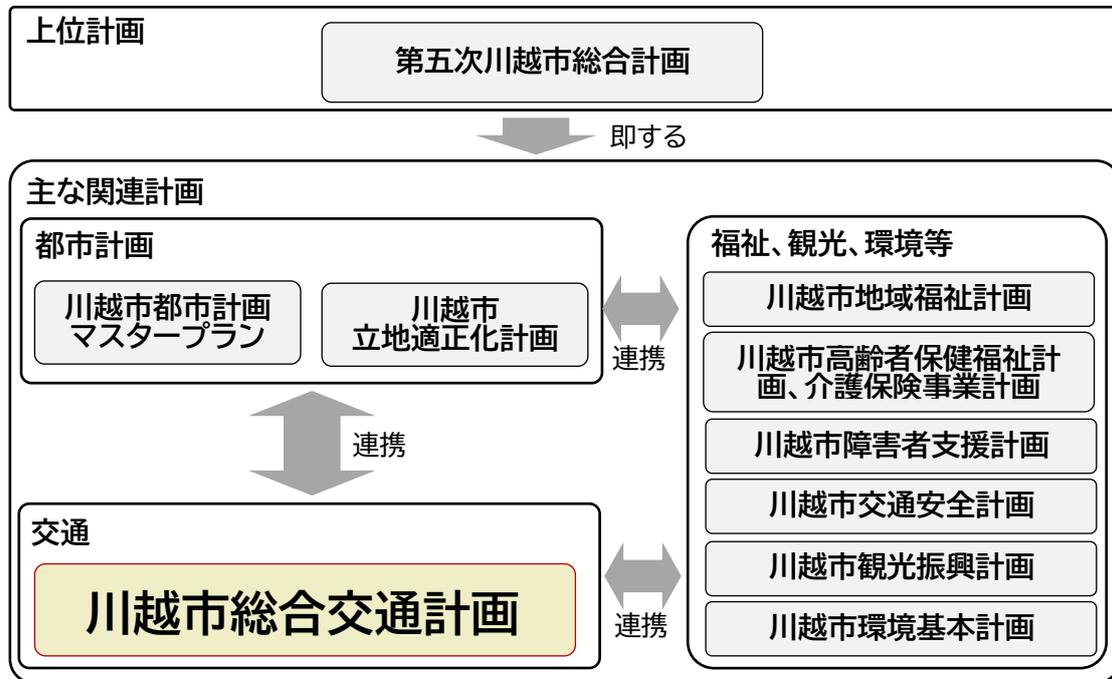
- 交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進
- 2017年3月に「川越市都市・地域総合交通戦略」策定。2022年3月に追補版として更新
- 2026年度に川越市都市・地域総合交通戦略の目標年次を迎える

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	根拠法令	都市・地域総合交通戦略要綱
地方公共団体は作成するよう努めなければならない	策定義務	地方公共団体又は関係機関・団体等から構成される協議会が作成することができる
地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫並びに地域の関係者の連携と協働を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。	目的	望ましい都市・地域像の実現を図る観点から、地方公共団体を中心として、関係機関・団体等が相互に協力し、都市・地域が抱える多様な課題に対応すべく、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図ることで、魅力と活力があふれる都市・地域の整備を行うことを目的とする。

「地域公共交通計画」に「都市・地域総合交通戦略」の要素を含めた『川越市総合交通計画』を策定

(2) 計画の位置付け

- 本計画は、「第五次川越市総合計画」に即し、都市計画や福祉、観光、環境等に関する計画等の主な関連計画等と連携した交通計画として策定するものです。



2 計画の枠組み

(1) 計画期間

- 2027年度～2036年度までの10年間とします。
なお、施策の実施状況や目標値の達成状況を評価・検証するとともに、社会情勢の変化などを踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行います。

(2) 対象区域

- 本計画の区域は、川越市全域とします。

(3) 対象範囲

【川越市総合交通計画の対象範囲】

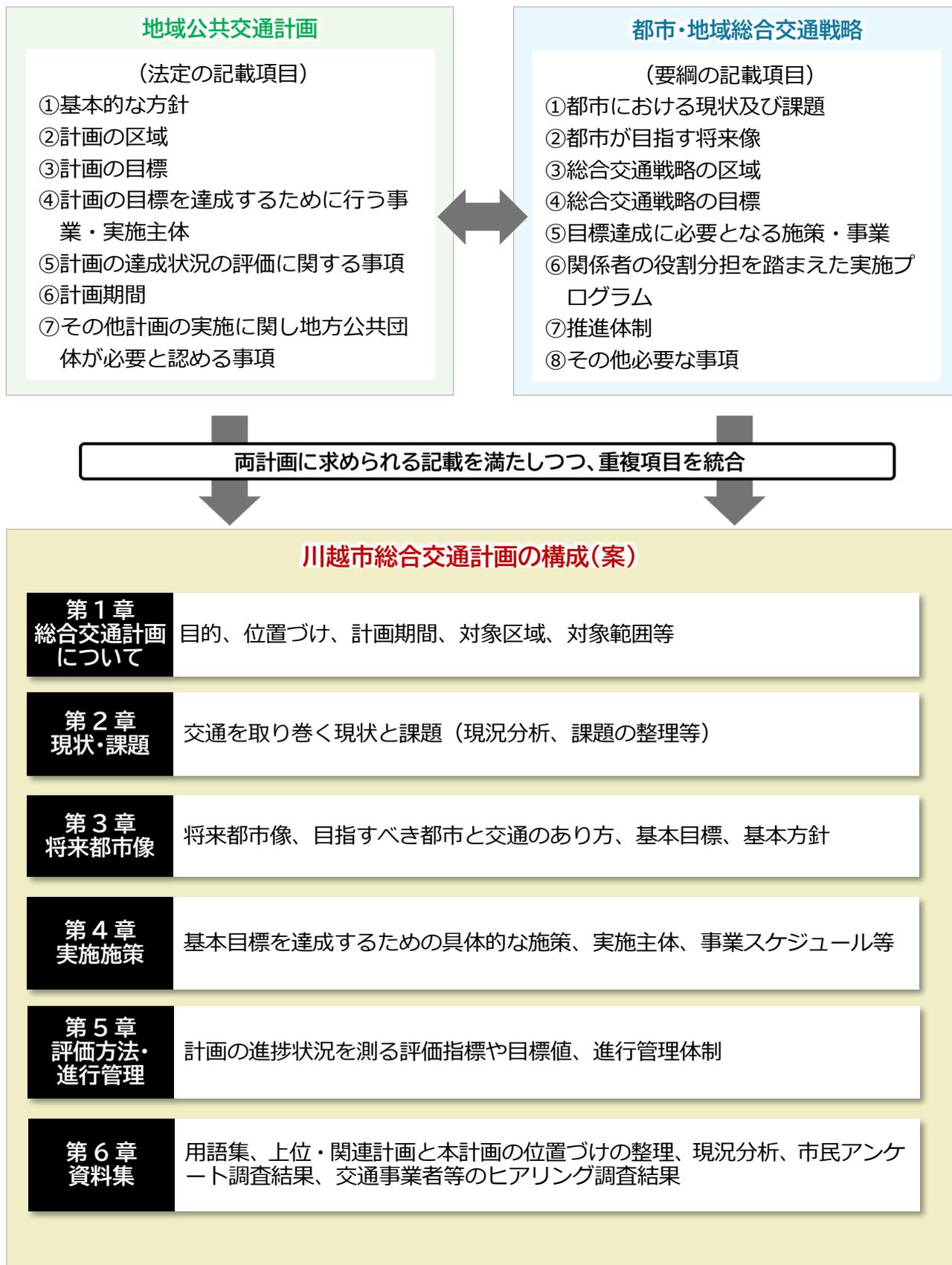
【地域公共交通】

鉄道、路線バス、川越シャトル、かわまる、タクシー、送迎バス、シェアサイクル、自家用有償旅客運送、許可・登録を要しない運送

【その他】

自動車、バイク、自転車、歩行者

(4) 計画の構成



2 市の上位・関連計画、川越市都市・地域総合交通戦略の総括

- 上位計画である第5次川越市総合計画及び関連計画である川越市都市計画マスタープラン・川越市立地適正化計画において、本市の将来都市構造として、鉄道駅周辺などに商業や医療などの各機能が集積する拠点が形成され、住民が徒歩や公共交通などでそれぞれの拠点到容易にアクセス可能な「多極ネットワーク型都市構造」を構築していくことが示されました。
- 第5次川越市総合計画において、誰もが安全で快適に移動できるまちを目指し、都市計画道路や広域幹線道路等の計画的整備や歩行者の安全安心な歩行環境の確保をはじめとする道路交通環境の整備、ニーズに応じた移動手段の確保や公共交通の維持、川越シャトルやかかわまるの利用環境整備などの公共交通の利便性向上を進めていくこととしています。
- 国の「2050年カーボンニュートラル宣言」を受け、本市においても、2021年に「小江戸かわごえ 脱炭素宣言」を表明しています。
- 川越市都市・地域総合交通戦略の中間評価では、道路整備や交差点改良等のハード事業の遅れや未実施が多くなっています。また、指標の達成状況について、公共交通路線の維持と整備、低炭素社会の実現、歩行環境の改善と多様な移動手段の確保、中心市街地における交通渋滞の緩和の達成率が低くなっています。

ポイントとなる視点

- 「多極ネットワーク型都市構造」の構築
- 誰もが安全で快適に移動できるまちを目指した道路交通環境の整備や公共交通の利便性向上
- 「小江戸かわごえ 脱炭素宣言」の実現
- 川越市都市・地域交通戦略における積み残し施策の解消

【川越市都市・地域総合交通戦略の中間評価】

施策の方針	計画どおり進捗・実施した主な事業※1	計画どおり進捗・実施できなかった主な事業※1
1-1 公共交通路線の維持と整備	・川越シャトルの運行 ・川越駅ホームドア*設置 他	・南古谷駅北口駅前広場整備 ・地域公共交通網形成計画の作成※2 他
1-2 交通空白地域*等における交通手段の確保	・デマンド型交通等の新たな交通手段の導入	
1-3 地域の特性に応じた乗継拠点の整備	・新河岸駅西口駅前広場整備 ・笠幡駅前広場整備 他	・南古谷駅橋上駅舎整備 ・鶴ヶ島駅西口駅前広場改修 他
1-4 公共交通の利用促進	・総合バスマップ*の作成 ・スマホを活用した情報提供 他	・乗継割引料金の導入
1-5 低炭素化社会の実現に向けた取組の実施		・環境性能に優れた自動車の普及促進 ・エコドライブ*の普及促進
2-1 交通円滑化のための道路ネットワークの整備	・川越北環状線街路整備 ・中央通り線街路整備 他	・川越東環状線整備 ・松江町交差点整備 他
2-2 基幹的公共交通*の維持と強化	・鉄道の利用促進 ・基幹的バス路線*の利用促進 他	・基幹的バス路線の速達性・定時性機能の強化
2-3 東京2020オリンピックパラリンピックを契機とした交通アクセシビリティの向上	・市道0074号線整備 ・笠幡駅前広場整備	・市道0078号線整備 ・松江町交差点整備 他
3-1 歩行環境の改善と多様な移動手段の確保	・中央通り線(通雀町)伸可*整備 ・自転車シェアリング事業 他	・(仮称)喜多院外廻り線整備 ・自転車専用通行帯等の導入 他
3-2 中心市街地における交通渋滞の緩和	・川越北環状線街路整備 ・中央通り線街路整備 他	・市内循環線(宮下町)整備 ・交差点改良箇所選定 他
3-3 拠点性を高める交通結節機能等の充実	・川越駅西口市有地利活用事業 ・送迎・観光バス乗降場所整備 他	・川越駅東口駅前広場改修 ・川越所沢線等整備 他

※1 事業名称がないものは細施策名を記載しています。また、字数の多いものは名称を省略しています。

※2 次章以降「地域公共交通網形成計画」は「地域公共交通計画*」に変更となります。

施策の方針	評価指標	指標の達成状況
全体評価	鉄道とバスの交通手段分担率* 「交通ネットワークの充実」に対する満足度 鉄道駅への一定時間アクセス可能圏域人口 川越シャトルの利用者数	◎ ◎ △
1-1 公共交通路線の維持と整備	新たな交通施策数	◎
1-2 交通空白地域等における交通手段の確保	平日の市内鉄道駅における路線バス等発着延べ回数	○
1-3 地域の特性に応じた乗継拠点の整備	路線バスの利用者数 最寄り駅へのバスの交通手段分担率	○
1-4 公共交通の利用促進	市域における運輸部門の二酸化炭素排出量	△
1-5 低炭素社会の実現に向けた取組の実施※3	都市計画道路の整備率 「道路交通体系の整備」に対する満足度	◎
2-1 交通円滑化のための道路ネットワークの整備	市内鉄道駅の乗降人員数 基幹的バス路線の利用者数 川越駅における平日の基幹的バス路線の延べ発着回数 基幹的公共交通の徒歩圏域人口カバー率	◎ ○
2-2 基幹的公共交通の維持と強化	なし	-
2-3 東京2020オリンピックパラリンピックを契機とした交通アクセシビリティの向上	主要地点の歩行者・自転車通行量 本庁地区の通勤・通学の利便性 コミュニティサイクルの利用回数※3	△
3-1 歩行環境の改善と多様な移動手段の確保	中心市街地主要地点の平日昼間交差点渋滞長	△
3-2 中心市街地における交通渋滞の緩和	川越駅の乗降人員数	○
3-3 拠点性を高める交通結節機能等の充実		

【各指標の評価について】
各指標の評価を「令和3年度見込値/令和3年度目標値」として達成率を算出し、◎：100%以上、○：80%以上、△：80%未満として評価しています。

※3 国の法令や計画等に合わせ、次章以降「低炭素社会」は「脱炭素社会*」、「コミュニティサイクル」は「シェアサイクル*」となります。

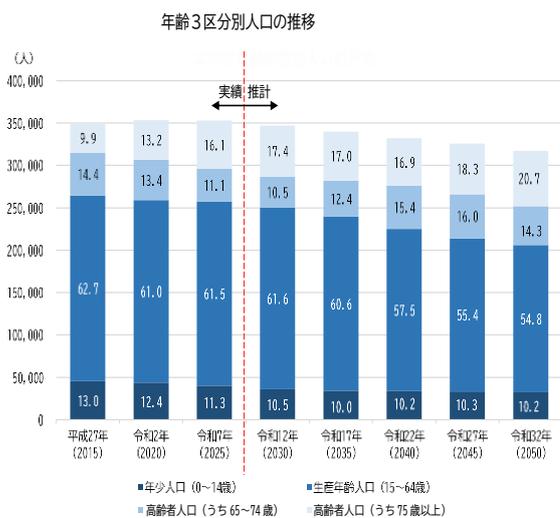
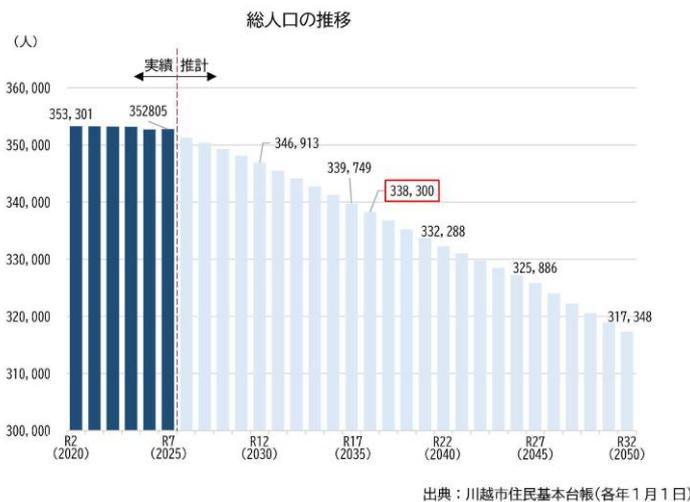
出典：川越市都市・地域総合交通戦略【追補版】

3 人口減少と高齢化の進行

- 本市の人口は、近年、35万3,000人前後で、ほぼ横ばいで推移してきましたが、本市が行った将来人口推計によれば、今後は、本格的な減少局面に突入し、計画期間が終了する令和18(2036)年には、34万人未満になると見込まれています。また、本市の人口の年齢別構成は、年少人口(0~14歳)と生産年齢人口(15~64歳)の割合が、それぞれ減少傾向にある一方で、高齢者人口(65歳以上)の割合は増加傾向で推移しており、今後も同様の傾向で推移していくと見込まれています。
- 高齢者人口について、2020年時点では、本川越駅周辺や川越グリーンパーク周辺、下新河岸、砂新田、川鶴で250mメッシュ内300人以上のエリアが複数見られ、2035年には市街化区域を中心に200人以上のエリアの増大が見込まれます。また、高齢化率については、2020年時点で、川越グリーンパーク、日東町、霞ヶ関北1~6丁目、伊勢原町1~3丁目、川鶴など、昭和40年代から60年代に開発された住宅団地において高齢化率40%を超えるエリアが見られ、2035年には高齢化率30%を超えるエリアが市内全域に拡大することが見込まれます。

ポイントとなる視点

- 生産年齢人口の減少に伴う公共交通の利用者減少
- 高齢者の増加に伴う公共交通の必要性の増大



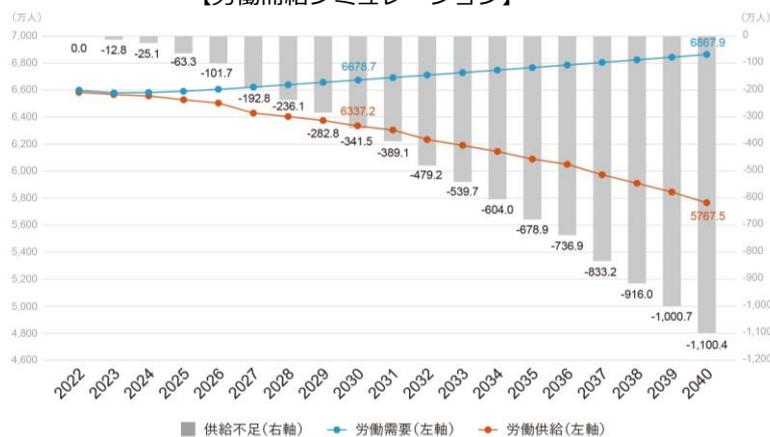
4 労働人口の減少等に伴う担い手不足

- 労働需給シミュレーションの試算によると、令和 12（2030）年には 341.5 万人（不足率 5.1%）、令和 22（2040）年には 1,100.4 万人（不足率 16.0%）の労働力が不足する見込みとなっています。
- バス・タクシー運転手数は、コロナ禍の減便等の影響で令和 2 年以降大幅に減少し、自動車運転従事者の有効求人倍率は、全職種に比べて高く、求人数が求職者数を上回る担い手不足の状況が続いています。
- 働き方改革関連法の施行により、2024 年 4 月以降、自動車運転従事者に対し時間外労働の上限規制が適用されたことで、運転者の確保が一層の課題となっています。また、賃金上昇の対応が困難な事業者では、労働時間が減ることによってバスやタクシーなどの自動車運転従事者の離職につながる懸念が、人材確保の問題が更に深刻化しています。

ポイントとなる視点

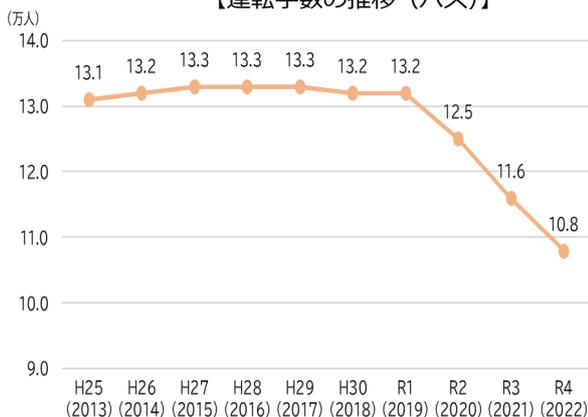
- 労働人口の縮小に伴う担い手不足
- 時間外労働の上限規制等に対応した運転手の確保（再掲）

【労働需給シミュレーション】

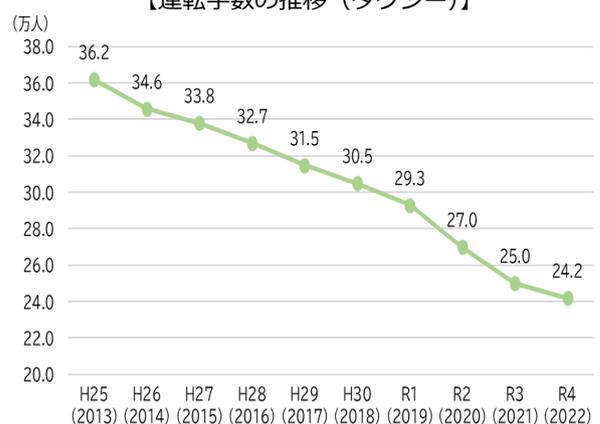


出典：令和 7 年度第 4 回（第 27 回）国土交通省交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会資料

【運転手数の推移（バス）】



【運転手数の推移（タクシー）】



出典：令和 7 年国土交通白書

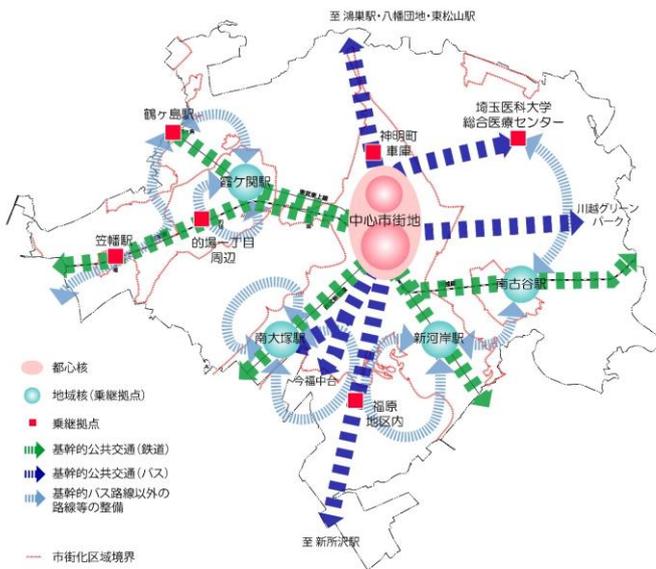
5 土地利用

- 立地適正化計画において、三駅（川越駅、川越市駅、本川越駅）及び北部市街地周辺を都心核、霞ヶ関駅、南大塚駅、新河岸駅、南古谷駅周辺を地域核とし、都心核及び地域核に都市機能を誘導するとともに、周辺住宅地を結ぶ地域の特性に応じた公共交通ネットワークを構築するものとしています。また、都心核と地域核間を結ぶ基幹的公共交通の維持・強化を図るものとしています。
- 現在、主な都市機能として、スーパー等の食料品が購入可能な商業施設は、地域核となる駅から800m圏内にあるものの、20床以上の一般病床数を有する医療施設は地域核となる駅の800m圏内にはなく、移動手段としてかわまる以外の公共交通が無い施設もあります。

ポイントとなる視点

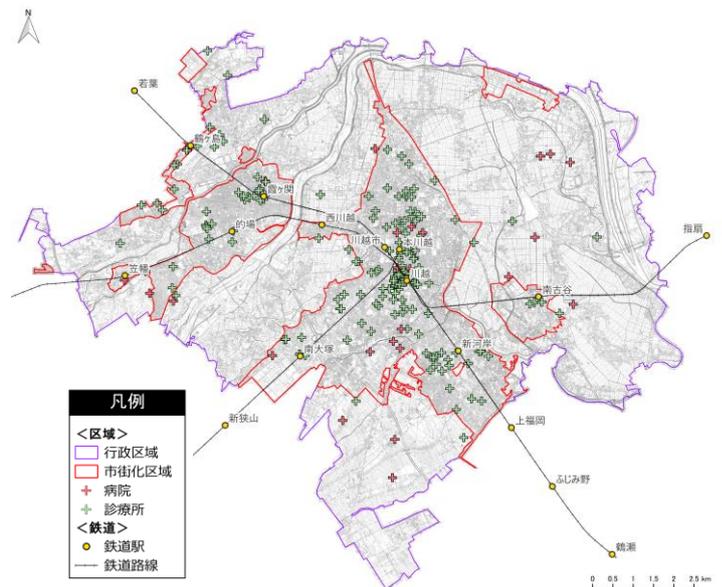
- 都心核・地域核周辺への都市機能の誘導と周辺住宅地を結ぶ交通ネットワークの構築
- 医療施設への交通手段の確保

【立地適正化計画における将来都市構造】



出典：川越市立地適正化計画

【医療施設】



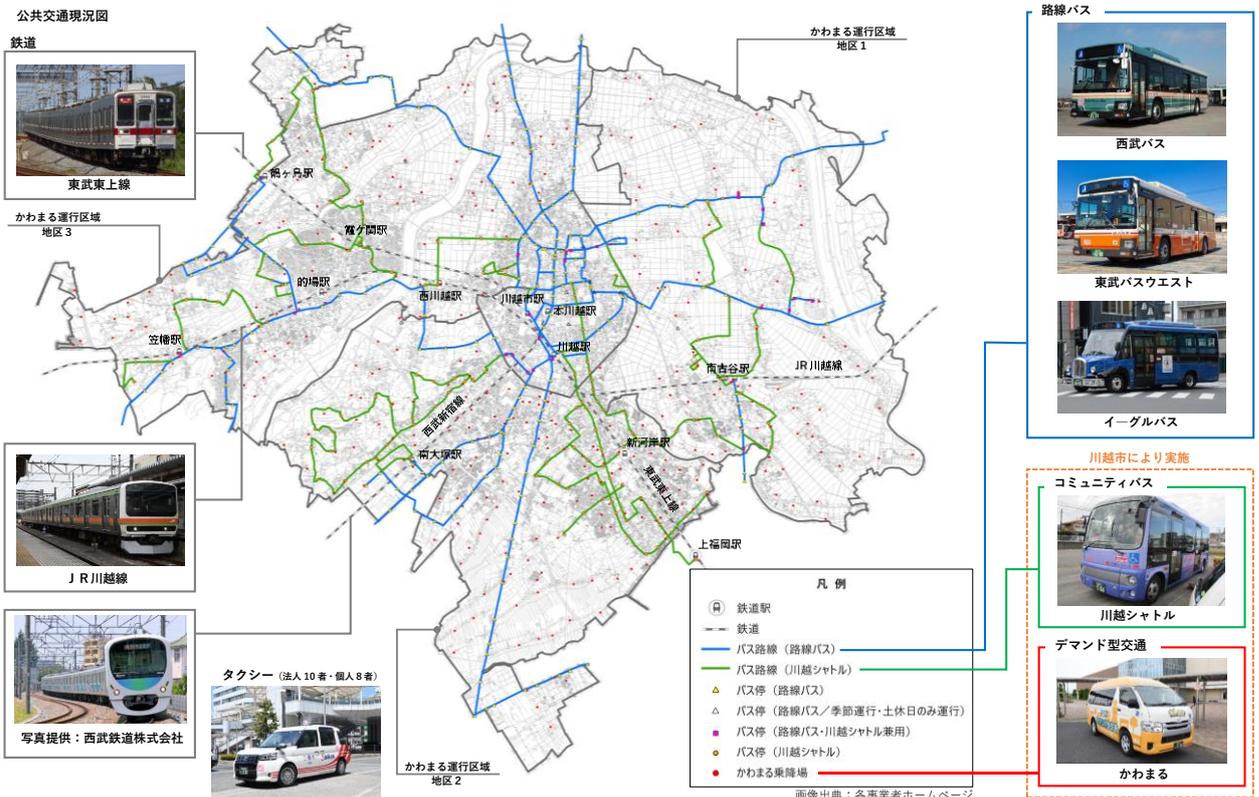
出典：埼玉県オープンデータポータルサイト（R7.3.31時点）により作成

6 交通基盤

(1) 公共交通

- 鉄道網は、市内に東武東上線、西武新宿線、JR 川越線の 3 路線、11 駅あり、バス路線は、川越駅および本川越駅を中心として、放射状に路線が伸びており、市域をまたいだ路線も多数運行されています。また、これら公共交通ではカバーできないエリアを川越シャトルやデマンド型交通かわまるが運行しています。
- 立地適正化計画において、三駅（川越駅、川越市駅、本川越駅）及び地域核となる駅に加え、鶴ヶ島駅、笠幡駅を乗継拠点と位置付けるとともに、基幹的バス路線が運行する神明町車庫、埼玉医科大学総合医療センター、的場一丁目周辺、福原地区内を併せて乗継拠点として位置付け、交通結節機能の強化を図るものとしています。
- 市民アンケート調査結果では、公共交通を利用しやすくするために重視すべき取組として、利用しやすい路線・ダイヤへの変更のほか、乗継利便性の向上を挙げる意見が一定数(20.6%)ありました。
- 現在、南古谷駅の北口開設や駅前広場等の整備が進められているほか、川越市駅についても駅周辺整備の検討が進められています。

【公共交通現況図】

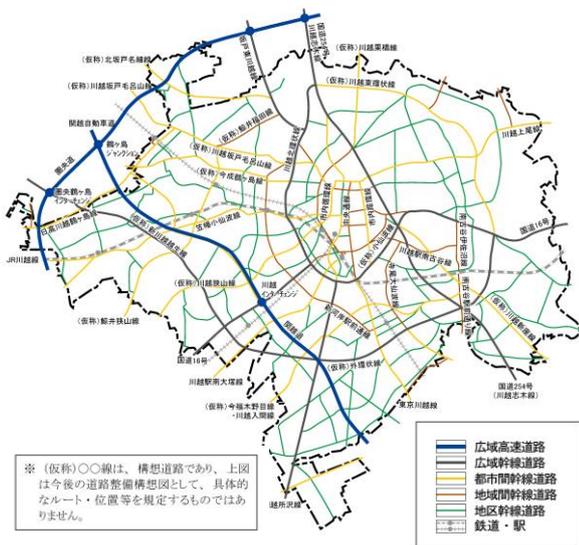


川越市作成資料

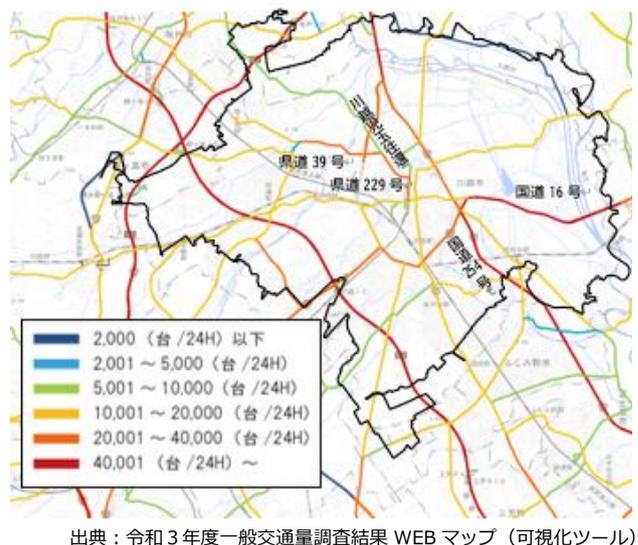
(2) 道路

- 道路網は、広域道路ネットワークとして関越自動車道が中心市街地の西側を南北に通り、川越インターチェンジが設置されています。また、国道 16 号や国道 254 号、県道をはじめとした幹線道路が中心市街地から放射状に伸び、周辺都市とのネットワークを形成しています。
- 24 時間交通量を見ると、両国道のほか、県道川越坂戸毛呂山線や県道川越越生線など市内の幹線道路は一定の自動車交通量を有する一方、令和 6 年 3 月末時点で都市計画道路の整備率は 48.5%と県平均 67.3%（令和 5 年 3 月末時点）より低い状況にあり、市全域において高い混雑度となっています。

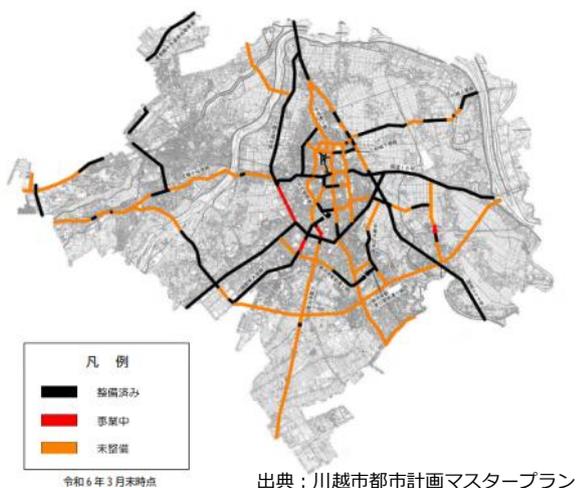
【道路体系方針図】



【24 時間交通量】



【都市計画道路整備状況図】



【混雑度】



ポイントとなる視点

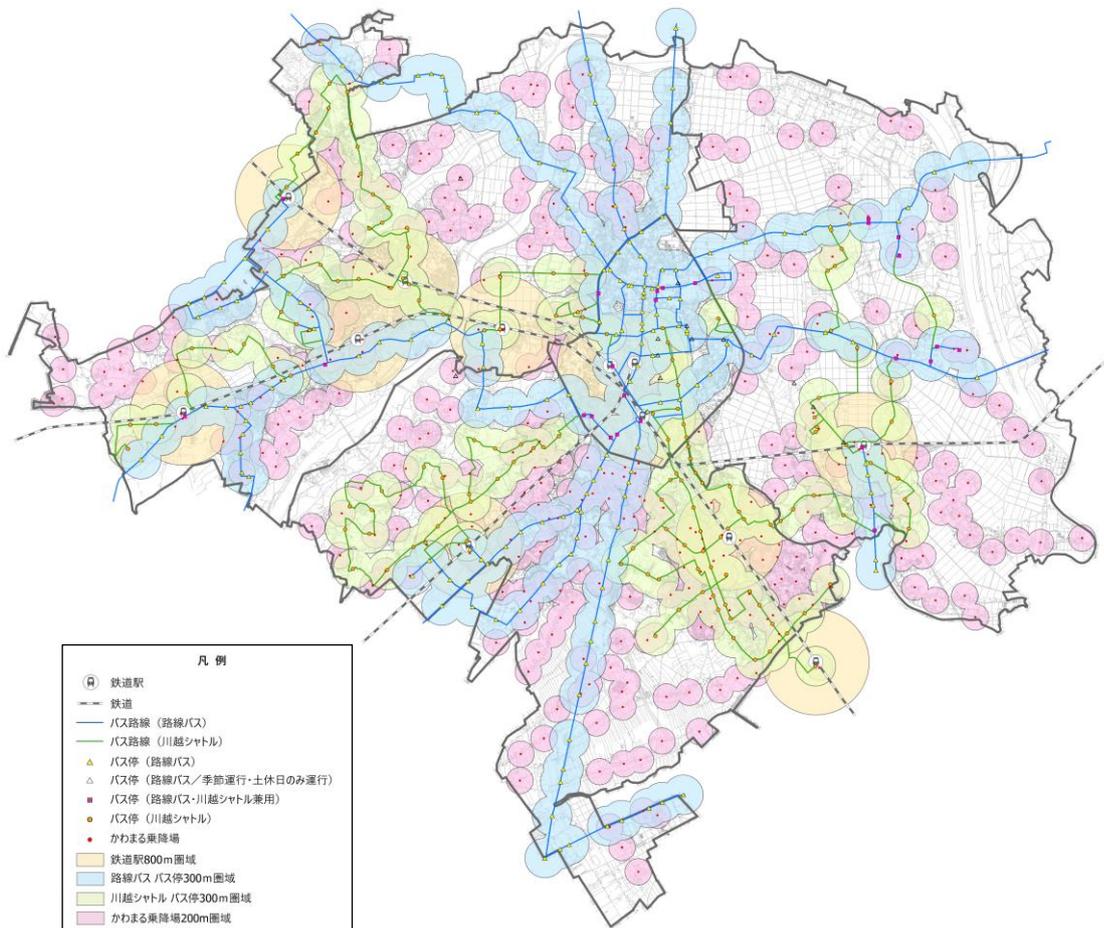
- 乗継利便性の向上による交通結節機能の強化
- 都市計画道路等の計画的整備と車両の流入抑制

7 公共交通の現状

(1) 公共交通ネットワークと人口カバー率

- 本市の公共交通は、民間の鉄道やバスといった基幹的公共交通が川越駅や本川越駅を中心として周辺地域まで放射状に整備され、これら基幹的公共交通ではカバーできないエリアを川越シャトルやデマンド型交通かわまるが運行し、交通空白地域における交通手段を確保しています。
- 公共交通圏域は、利便性の高い市街化区域の鉄道駅と幹線道路沿いを中心にカバーしています。また、基幹的公共交通路線以外の路線は、居住地域から鉄道駅等の乗継拠点を結び、乗継を含む利便性の向上を図ることで、公共交通の利用を促進し、基幹的公共交通と一体的に交通ネットワークを形成しています。
- 鉄道駅 800m 圏、路線バス 300m 圏、川越シャトル 300m 圏、デマンド型交通かわまる 200m 圏の公共交通圏域における人口カバー率は 93.7%（令和 6 年 1 月 1 日時点）となっています。

【公共交通圏域図】



出典：令和 7 年度第 2 回川越市交通政策審議会資料

(2) 鉄道

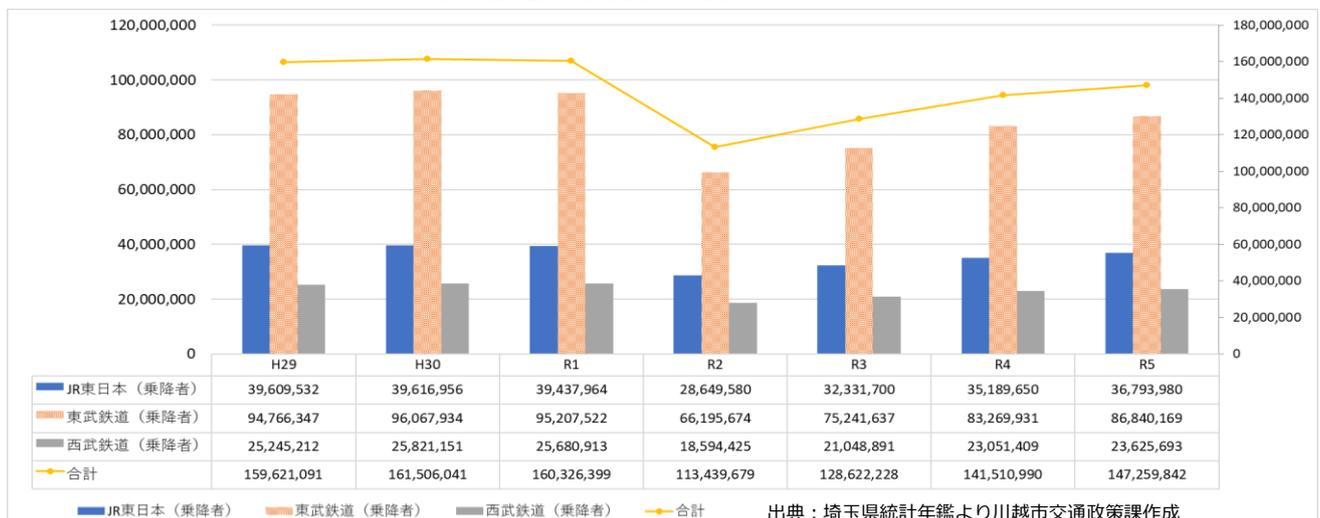
- 東日本旅客鉄道(株)、東武鉄道(株)、西武鉄道(株)の3社が運行しており、市内には11の鉄道駅があります。
- 東武東上線が池袋駅へつながり、西武新宿線が本川越駅を始発駅として西武新宿駅へつながっています。また、JR川越線が市域を東西方向に横断し、大宮駅を経由し東京都心へつながっています。
- 新型コロナウイルス感染症により利用者が大幅に減少し、現在もコロナ禍前の水準に戻っていない状況です
- 市民アンケート調査結果より、鉄道に対する満足度は高くなっています。

【市内の鉄道ネットワーク】



出典：川越市都市・地域総合交通戦略（平成29年3月）

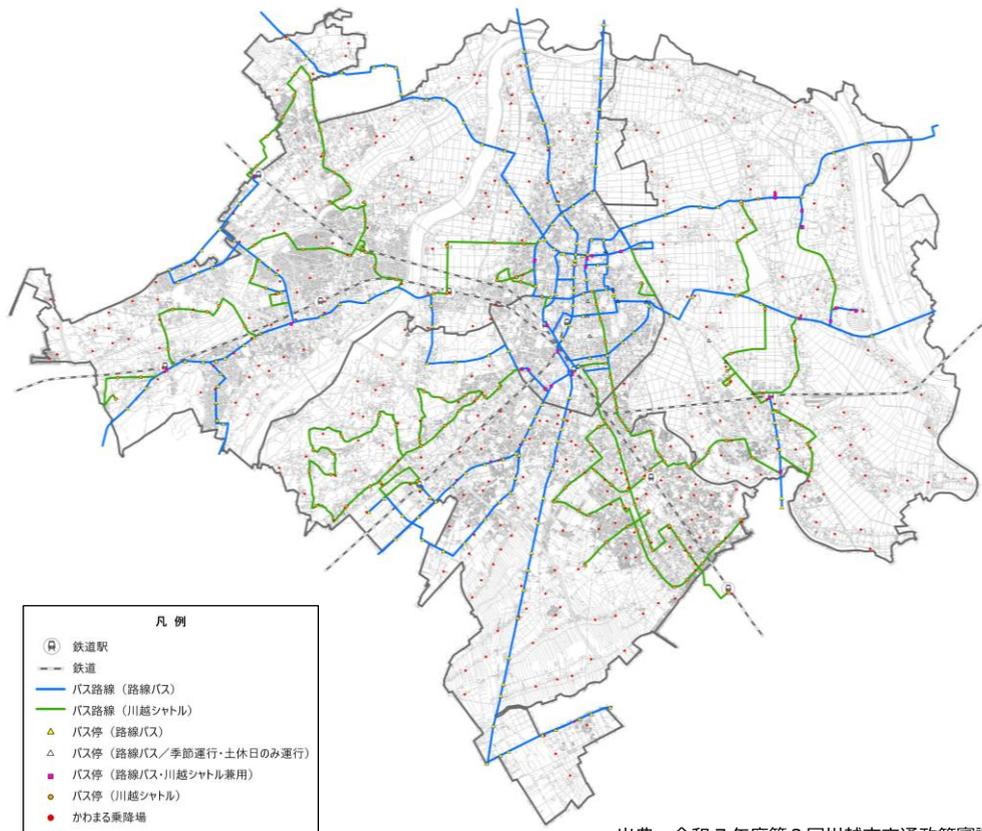
【市内鉄道駅利用者数の推移（H29～R5）】



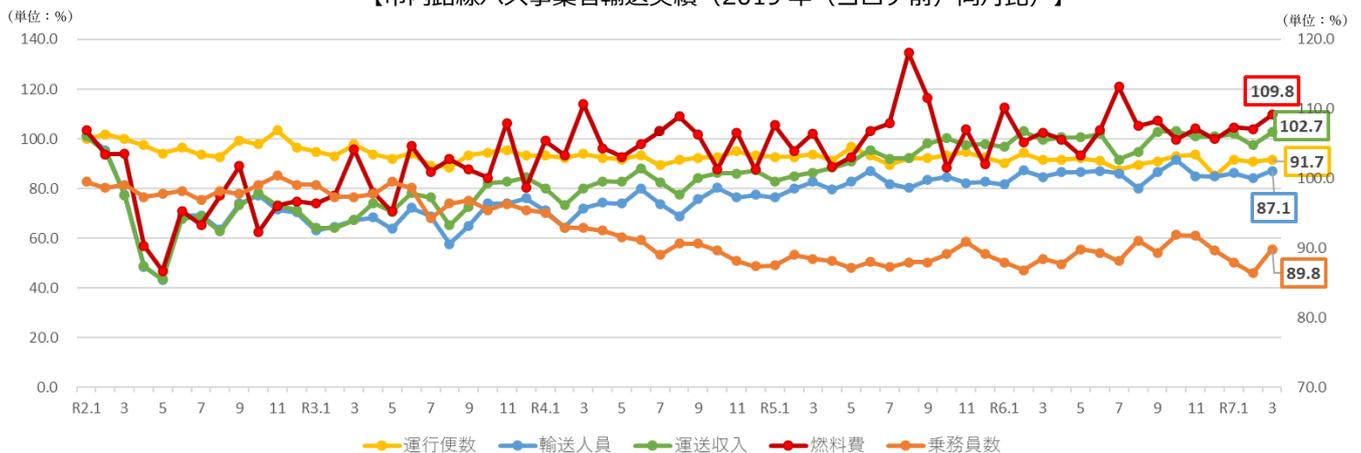
(3) 路線バス

- 東武バスウエスト(株)、西武バス(株)、イーグルバス(株)の3社が運行するバス路線があり、川越駅及び本川越駅を中心に放射状に路線が伸びており、市域を跨いだ路線も多数運行されています。
- 新型コロナウイルス感染症により利用者が大幅に減少し、現在もコロナ禍前の水準に戻っておらず、また乗務員数の減少により、担い手不足となっています。
- 人件費や燃料費の高騰など厳しい経営環境の中、市内においても運行便数の減少や路線の廃止が発生しています。
- 市民アンケート調査結果より、民間路線バスは、運行本数に対する不満が最も多く、次いで運行時間や運行情報の分かりやすさ、バス停の待合環境となっています。

【公共交通現況図】



【市内路線バス事業者輸送実績（2019年（コロナ前）同月比）】



(4) タクシー

- 市内には法人タクシー事業者が9社、個人タクシー事業者が8者運行しています。
- 本市の営業区域である県南西部交通圏は、「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（改正タクシー特措法）」上の準特定地域に指定されており、タクシー事業が供給過剰となるおそれがあると認められ、タクシー事業の適正化及び活性化を推進することが必要な地域とされています。
- 一方で、本市のタクシー事業者においては、新型コロナウイルス感染症により、輸送人員等が減少し、運送収入の減収から経営状況の悪化が伺えます。また、乗務員不足により、車両の稼働率も50%前後で推移しており、十分な供給が行えていない状況となっています。

【埼玉県内のタクシー営業区域】



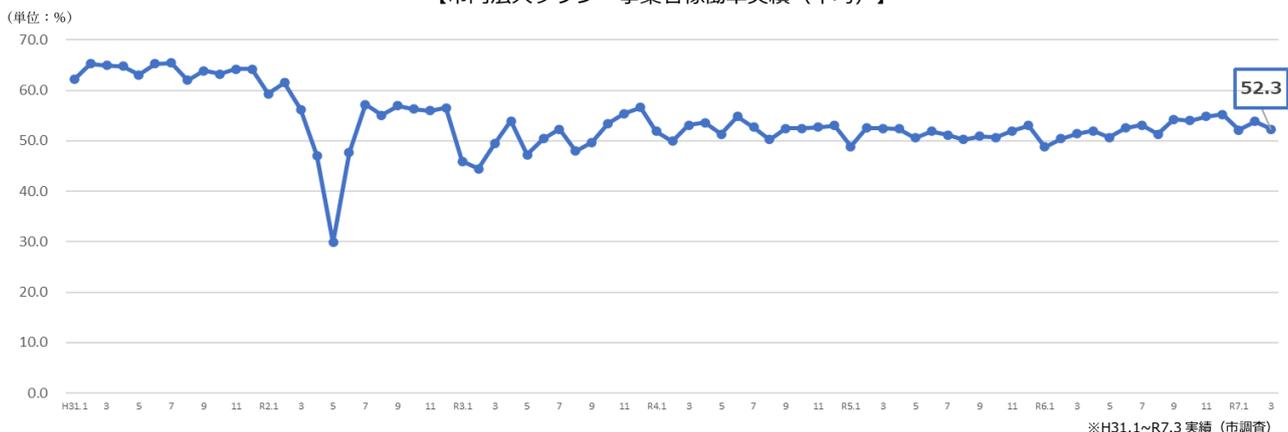
出典：一般社団法人埼玉県乗用自動車協会ホームページ

【市内法人タクシー事業者輸送実績（2019年（コロナ前）同月比）】



※R2.1～R7.3実績（市調査）
※乗務員数のみ第2軸で表示

【市内法人タクシー事業者稼働率実績（平均）】



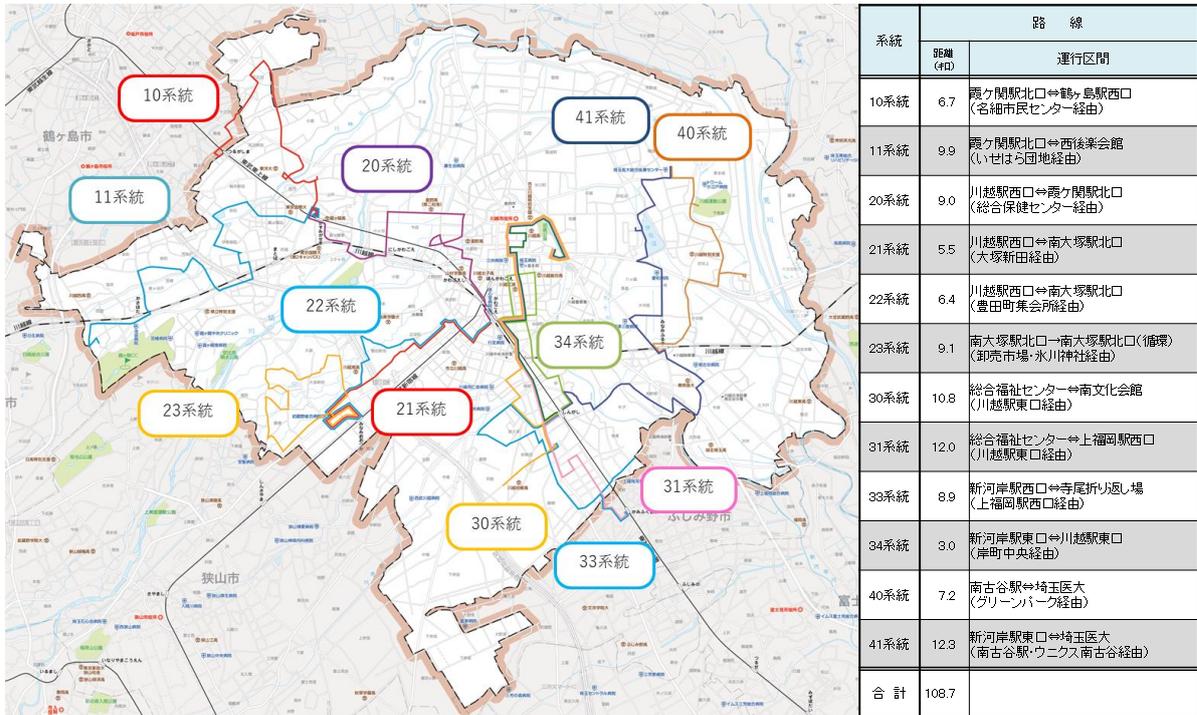
※H31.1～R7.3実績（市調査）

川越市作成資料

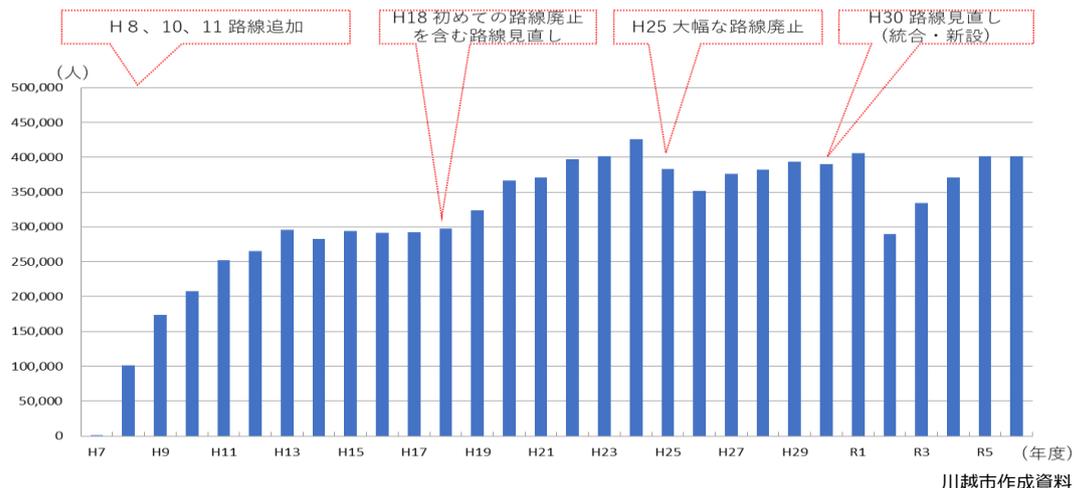
(5) 市内循環バス「川越シャトル」

- 新型コロナウイルス感染症の影響により令和2（2020）年度は利用者数が大幅に減少したものの、令和3（2021）年度以降は利用者数が増加し、令和6（2024）年度は概ねコロナ禍前の利用者数まで回復しています。
- 運行に係る様々な経費が増加するなかで、持続可能な交通とし、効果的・効率的な運行を図るため、2023年4月1日から一部の便の減便を実施。また、2024年4月1日から路線の再編や運行ルートの変更を含むダイヤ改正を実施しました（概ね5年毎の見直し）。
- 令和6年度の券種別利用者の内訳をみると、現金・ICカードなど通常運賃による利用者は約45%であり、無料や100円利用など何らかの割引を受けている利用者は約54%となっています。
- 市民アンケート調査結果より、川越シャトルは、運行本数に対する不満が最も多く、次いで運行時間となっています。

【路線図（2024年4月1日以降）】

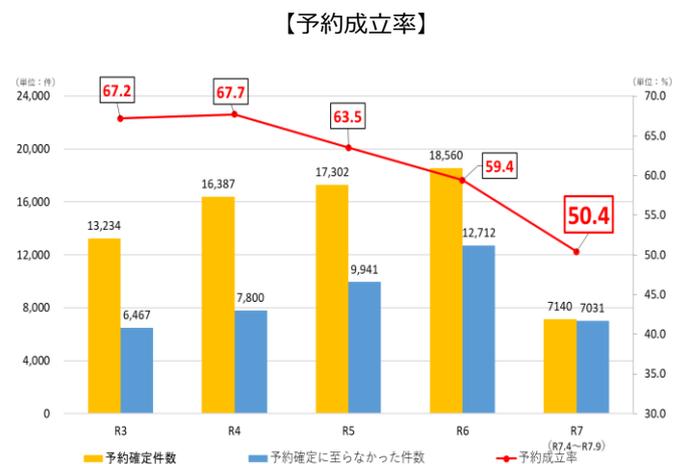
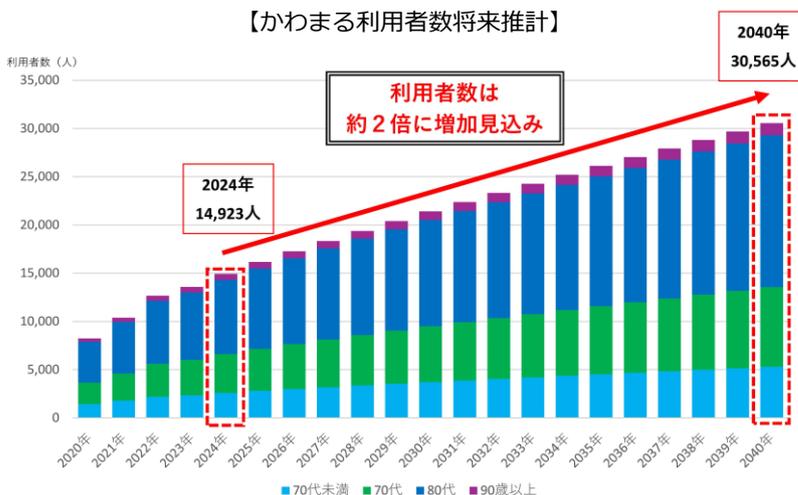
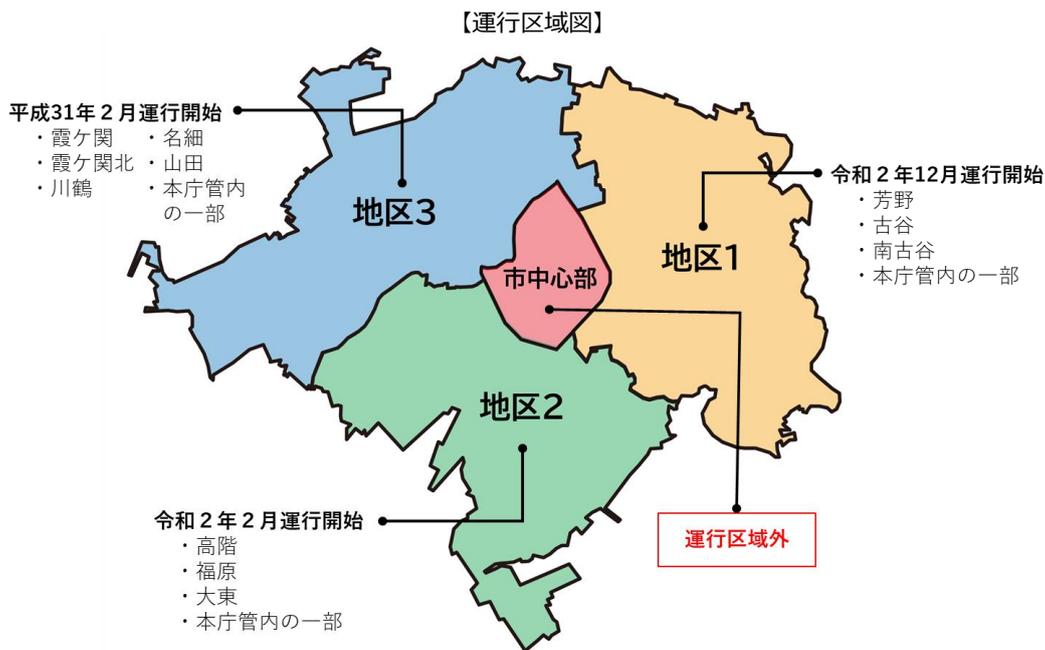


【利用者数の推移】



(6) デマンド型交通「かわまる」

- 登録者数、利用者数は増加傾向にあり、利用者の約8割が70歳以上の高齢者です。
- 利用者数の増加に伴い令和4年（2022）度以降の予約成立率が低下傾向にあり、令和6（2024）年度は予約成立率が59.4%と、予約が取れていない状況となっています。
- 2025年7月から8月にかけて実施した利用者アンケートによれば、かわまるの主な利用目的は「通院」が全体の6割を占め、予約が開始される1週間前に予約を取る方が全体の約半数となりました。また、これまでの利用で予約が取れずあきらめることがあった方は全体の7割となりました。加えて、かわまるの利用で外出する機会が増えた方が約半数おり、かわまるの予約が取れない場合、外出を控える方が2割いる状況となっています。
- 予約成立率等の利用者データやアンケート調査結果から、移動需要に対する供給が不足しています。
- 川越シャトルの平日8時から18時において6便以下のバス停を「交通不便地域」に指定し、当該地域に地域内乗降場を設置することにより、川越シャトルと一体となり、利便性の向上を図っています。



出典：令和7年度第2回川越市交通政策審議会資料

(7) 送迎バス等の民間の輸送資源

- 公共交通による輸送とは別に、民間の事業者等により各施設の利用者、従業員等の需要に応じた特定旅客自動車運送事業を行っています。
- 主に学校によるスクールバス、医療施設、商業・娯楽施設等による送迎バス、工業団地等の送迎バスがあります。これらの輸送資源について、今後の活用可能性について検討が必要です。

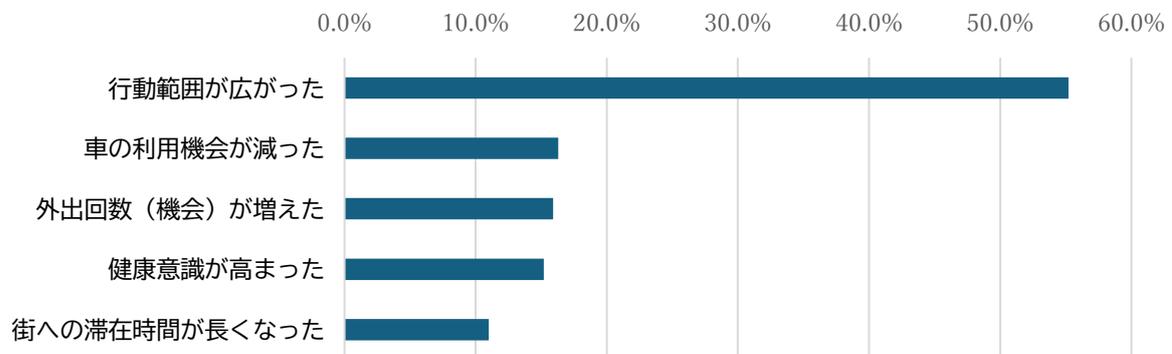
(8) 自転車シェアリング

- 自転車シェアリングは、令和元年度より、中心市街地に加え、地域核となる駅周辺を中心に拡充を図っており、総利用回数及びステーション数ともに増加傾向にあります。また、シェアサイクルにより、行動範囲の拡大などの効果が生じています。
- 一方で、市内の自転車走行環境の整備は十分とは言えない状況です。

○直近5年間の川越市自転車シェアリングの利用回数とステーション数

年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
総利用回数	85,721	131,100	175,952	221,368	188,888
ステーション数	47	52	58	61	63

Q. シェアサイクルを利用することで自身の行動に何か変化はありましたか



出典：令和7年度自転車シェアリング利用者アンケート調査結果

ポイントとなる視点

- 公共交通の利用者数の減少
- 公共交通の担い手不足
- 公共交通事業者の厳しい経営環境
- 民間バス路線の減便・廃止・縮小
- 路線バス、川越シャトルの運行本数、運行時間への不満
- デマンド型交通かわまるの予約成立率の低下
- 民間の輸送資源の活用可能性検討
- 自転車走行環境の確保

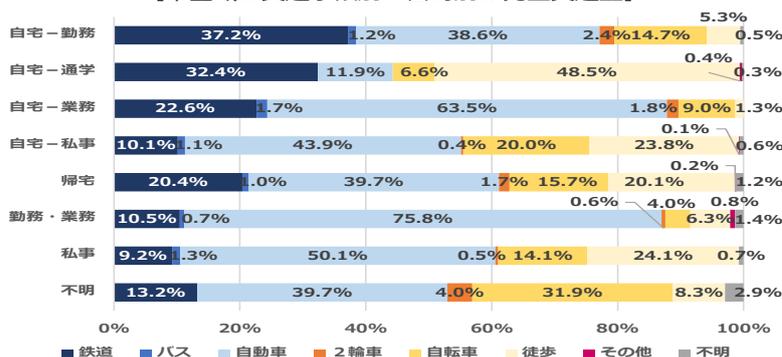
8 移動実態・移動需要

- 全就業者に占めるテレワーカーの割合は、コロナ前の令和元年度は雇用型が 14.8%、自営型が 20.5%でしたが、令和 6 年度は各々 24.6%と 27.9%に増加しました。また、オンライン教育を実施する学校の割合は、コロナ前の令和元年度が 7.6%でしたが、令和 4 年度は 75.9%に増加しました。
- 平成 30 年度パーソントリップ調査結果より、市中心部は鉄道による移動が、他地域に比べ 10%前後高く、自動車の割合が 20%前後低い状況です。一方、市北部は他地域に比べ自動車による移動が 15%前後高く、鉄道駅へのアクセスが移動手段に与える影響が大きい状況です。また、目的別では、通勤・通学における鉄道利用の割合が多く、通勤・通学者の増減が鉄道需要に大きな影響を与えています。
- 市民アンケート調査結果では、70 歳以上の方の通院は「月に 1 回程度」が全体の 36.9%と最も多く、「月に 2~3 回」が 21.6%、「週に 1~2 回」が 5.9%でした。また、自動車ですら移動する人が 39.1%、家族等の送迎による人が 21.2%となっています。
- 現在、車で移動可能な人で将来運転が困難になった場合の移動手段について、44.2%の人が公共交通の利用を予定しており、将来的に公共交通の必要性が増大することが想定されます。
- バス路線の維持方策について、運転手等の採用活用支援や自動運転の導入の他、基幹的バス路線の維持が意見として多い結果となりました。
- 公共交通の利用促進策として、利用しやすい路線・ダイヤへの変更、免許返納時の交通プリペイドカード等の配付、バス待ち環境の整備、利用しやすい予約や支払い方法への変更、乗継利便性の向上を挙げています。

ポイントとなる視点

- テレワークやオンライン授業の増加など新たな生活様式に伴う公共交通の利用者数減
- 通院手段の確保と将来的な公共交通の必要性の増大
- バス路線の維持に向けた担い手不足等への対応や利用しやすい環境等の整備

【市全域の交通手段別・目的別の発生交通量】



出典：H30 パーソントリップ調査

N=120,114 (自宅-勤務)、
 N=48,286 (自宅-通学)、
 N=6,395 (自宅-業務)、
 N=104,717 (自宅-私事)、
 N=264,157 (帰宅)、
 N=18,193 (勤務・業務)、
 N=51,519 (私事)、
 N=7,084 (不明)

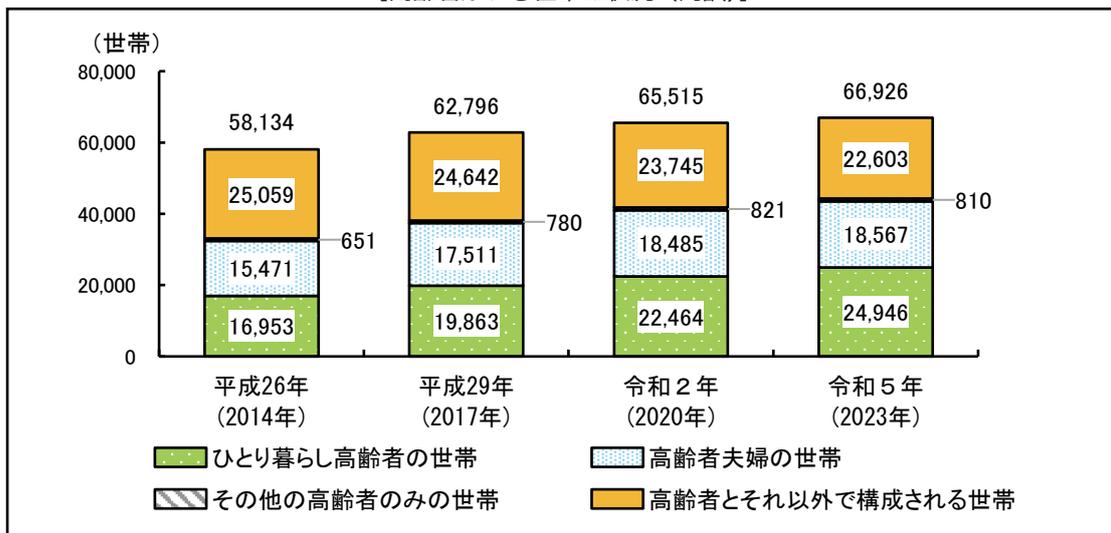
9 高齢世帯の増加と運転免許の返納数

- 本市の高齢者世帯は増加しており、特に一人暮らしの高齢者世帯は、平成 26（2014）年から令和 5（2023）年までに約 8,000 世帯、約 1.5 倍に増加しています。
- 運転免許の返納件数、返納率は令和元年まで増加傾向で推移し、その後、減少傾向でしたが、令和 6 年は増加に転じています。本市においても年間 1,000 人以上が免許返納しており、今後も高齢者が増加することを踏まえると免許返納等が一定程度見込まれます。

ポイントとなる視点

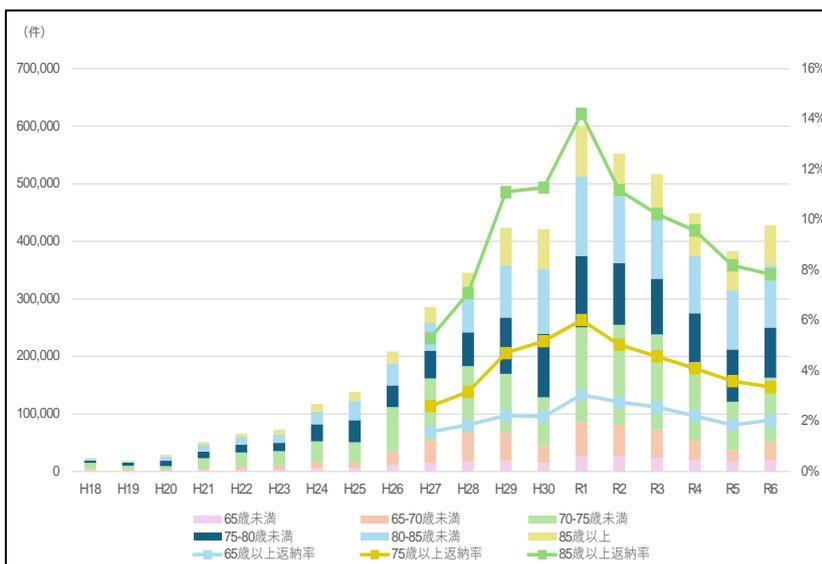
- 一人暮らしの高齢者世帯の増加や免許返納等に伴う公共交通の必要性の増大

【高齢者がいる世帯の状況（内訳）】



出典：すこやかプラン・川越 川越市高齢者保健福祉計画・第9期川越市介護保険事業計画

【免許返納件数、返納率の推移】



【川越警察署管内の免許返納数】

令和	免許返納数	65歳以上	65歳以上の割合
2年	1,795	1,713	95.4%
3年	1,780	1,695	95.2%
4年	1,445	1,370	94.8%
5年	1,124	1,068	95.0%
6年	1,320	1,245	94.3%

川越市作成資料

出典：令和7年度第4回（第27回）国土交通省交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会資料

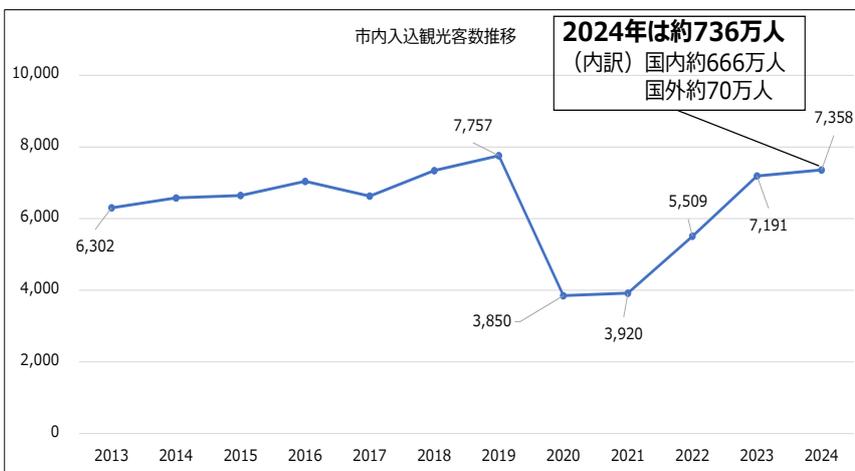
10

観光客の増加と中心市街地における人と車の錯綜

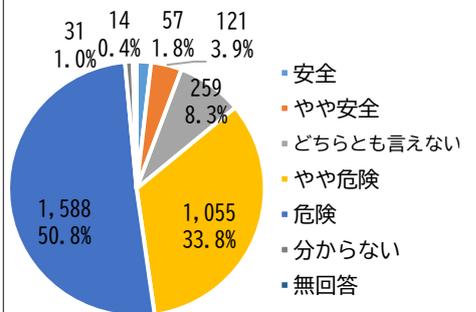
- 本市の入込観光客数は、令和2（2020）年にコロナ禍の影響で減少したものの、令和4（2022）年以降は急回復し、令和6年（2024）年は約736万人と、ほぼコロナ以前の水準まで戻っています。そのような中、本市最大の観光拠点かつ幹線道路となっている一番街周辺では、休日の日中に観光客が集中し、人と車が錯綜するなど、地域の生活環境の保全や交通利便性を維持しながら、安全安心な歩行環境の確保が必要となっています。
- 令和6年度に実施したナンバープレート調査の結果から、北部市街地周辺に流入出した車両のうち、約1割が観光車両、7割以上が通過交通となっています。北部市街地の円滑な交通に向け、観光客に対し公共交通の利用促進や郊外型駐車場の活用を促すだけでなく、中心市街地を通過する車両に対し、迂回誘導を図る必要があります。

ポイントとなる視点

- 安全安心な歩行環境の確保
- 中心市街地への車両の流入抑制

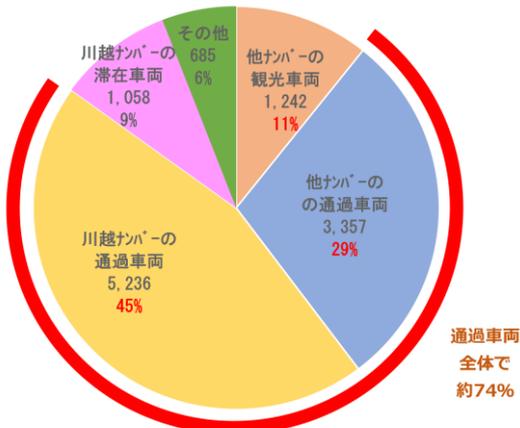


Q. 現在の一番街は、歩行者や車両にとって安全な交通環境だと思いますか。



出典：令和6年度住民アンケート調査

【北部市街地周辺に流入出した車両内訳】



【令和6年度 ナンバープレート調査結果】

【人と車の錯綜】



【交通渋滞】



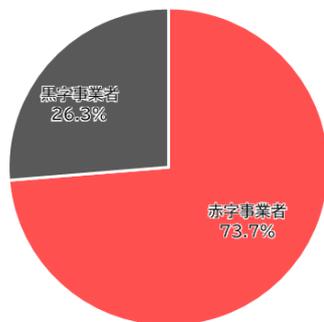
1 1 公共交通の維持に向けた適切な負担のあり方

- 2023 年度における全国の 30 台以上車両を所有する路線バス事業者の収支状況は約 4 分の 3 が赤字となっており、令和 7 年度版交通白書によると路線バスの廃止キロ数は増加傾向にあります。また、本市の路線バス及びタクシー事業者に対するヒアリングにおいても、厳しい経営環境にあることが確認されております。
- 市民アンケート調査結果から、今後、市が交通サービスに関する取組で重視すべきものとして、民間交通事業者への路線維持に向けた支援やシャトル・かわまるの維持、道路整備・交差点改良、自動運転の導入を望む意見が多く、また、公共交通の維持等に係る費用負担のあり方は、利用者負担を基本に市も一部負担を求める意見が 65.1%となっています。

ポイントとなる視点

- 公共交通事業者の厳しい経営環境下における公共交通の維持に向けた適切な負担のあり方

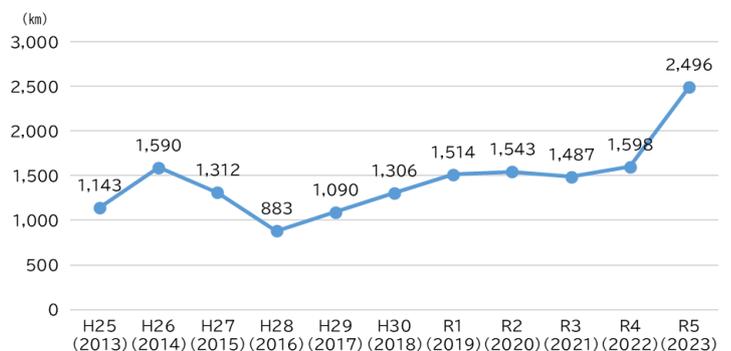
【路線バス事業者の収支状況（2023 年度）】



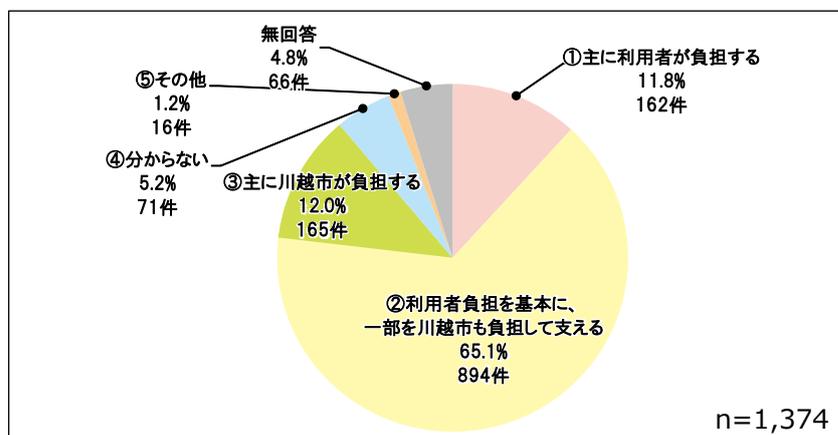
※保有車両 30 台以上の 217 者

出典：令和 7 年版交通政策白書（国土交通省）

【路線バスの廃止キロ数の推移】



出典：令和 7 年版交通政策白書（国土交通省）



出典：市民アンケート調査結果

12 課題の整理

- これまでの「1 国の法改正、関連計画の策定・改定」から「11 公共交通の維持に向けた適切な負担のあり方」までの現状を踏まえ、対応すべき課題を整理しました。

課題 1 法改正等の趣旨を踏まえた持続可能な公共交通ネットワークの構築

課題 2 市の上位・関連計画を踏まえ、まちづくりと一体となった交通政策の推進

課題 3 社会情勢の変化や地域の実情に合わせた多様な移動手段の確保

課題 4 地域の移動を支える担い手の確保

課題 5 安全性や利便性を高める交通基盤の整備

課題 6 誰もが利用しやすく、分かりやすい交通サービス・交通環境の整備

課題 7 交通に係る新たな技術やサービスの活用・推進

課題 8 自動車から人中心の交通への転換

課題 9 2050年カーボンニュートラル宣言への対応

課題 10 輸送資源の効果的活用に向けた地域や他分野との連携

課題 11 公共交通の利用に向けた意識醸成や需要の掘り起こし

課題 12 持続可能な公共交通を実現するための適切な負担

第3章 将来都市像

1 将来都市像（第五次川越市総合計画）

ずっと安心、もっと幸せ、魅力あふれるまち 川越

- 「川越市民憲章」の考え方を尊重し、社会状況の変化を踏まえた上で、本市の目指すべき姿、10年後の川越市が表現された姿として定めたものです。

2 目指すべき都市と交通のあり方

誰もが移動を通してより豊かで便利に ずっと安心して暮らすことができるまち・かわごえ

- 第五次川越市総合計画では、将来も市街地の人口密度を一定以上に維持し、持続可能な都市とするため、医療・福祉施設や商業施設等が鉄道駅周辺等にまとまって立地し、公共交通を活用してこれらの都市機能施設にアクセスできる「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりが求められているとしています。また、川越市立地適正化計画においても、都市機能や居住の誘導と公共交通の充実によるコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを推進することとしています。
- 川越市総合交通計画では、川越市総合計画で示す将来都市像や上記の目指すべき都市と交通のあり方を実現するため、骨格となる交通ネットワークの充実を目指すとともに、昨今のライフスタイルの変化や高齢化の進展による移動需要の増加が見込まれるなか、地域のライフラインである公共交通を自分ごととして捉え、市民、事業者、公共交通事業者、行政等が連携し、オール川越で交通の充実とまちの魅力向上を図り、市民の誰もが住み慣れた地域でいつまでも安心して暮らし続けることができる都市を目指します。

3 基本目標・基本方針

(1) 基本目標

誰もが安全・安心かつ快適に移動できる持続可能な交通の実現

- 目指すべき都市と交通のあり方の実現に向けた基本目標と4つの基本方針を定めます。

(2) 基本方針

基本方針 1 多様な移動ニーズに応じた持続可能な交通ネットワークの構築

基本方針 2 交通を支える基盤の整備、交通環境の充実

基本方針 3 人や環境に優しい交通環境の実現

基本方針 4 みんなで支える地域公共交通の実現

第4章 実施施策

- 基本目標を達成するための具体的な施策（4つの基本方針に基づいた施策）、実施主体、事業スケジュール等を記載

第5章 評価方法・進行管理

- 計画の進捗状況を測る評価指標や目標値、進行管理体制を記載

第6章 資料集

- 用語集、上位・関連計画と本計画の位置づけの整理、現況分析、市民アンケート調査結果、交通事業者等ヒアリング調査結果等を資料集として掲載。

令和8年度に策定予定